

# LA NUEVA REGLA: COMPETIR

Una economía que crece débilmente y una regulación deficiente dañan la competencia, como muestra está la industria automotriz.

Pero también hace falta aplicar las normas y mejorar la productividad, dos de las condiciones de la competencia.

POR ENRIQUE TORRES ROJAS  
FOTOS: MIRIAM SÁNCHEZ PARA FORBES MÉXICO

**E**L AÑO PASADO ENTRARON A MÉXICO alrededor de 4.7 millones de llantas fabricadas en China, un 50% más que en 2012. Llegan a precios significativamente más bajos que las fabricadas localmente; en algunos casos hasta 60% más baratas.

Las llantas chinas se han apropiado de la quinta parte de un mercado mexicano en el que amplios sectores de consumidores con ingresos limitados ponen el precio por encima de otras consideraciones a la hora de comprar, como la calidad, el cuidado del medio ambiente e incluso la seguridad.

En poco tiempo, el país asiático se convirtió en el mayor introductor de llantas a México, después de que en 2009 las autoridades de la Secretaría de Economía eliminaron el arancel de 20% que se aplicaba a las llantas para camión y redujeron de 20% a 15% las de autos y camionetas.

Este fenómeno ilustra cómo un mercado interno débil y donde la regulación no se aplica o se aplica parcialmente vulnera la competencia al dar entrada a productos de mala calidad y cuyo precio puede estar por debajo de los costos de producción.

Es también un anticipo de una nueva contradicción a la que podría entrar la economía mexicana: a la vez que abre la

puerta a productos de calidad cuestionable para forzar a una mayor competencia, el país abre la puerta con las recientes reformas a grandes compañías que exigirán bienes y servicios con altos niveles de calidad. “No podemos (con reformas como la energética) tener empresas de transporte con equipos usados importados”, dice Daniel Benvenuti, presidente y director general de Bridgestone de México, empresa que tiene dos plantas productoras en el país.

La presencia de productos cuya calidad está por debajo de los estándares internacionales causan un deterioro al mercado en su conjunto. México también recibe llantas usadas que vienen en su mayor parte de Estados Unidos y China y, gracias a un acuerdo firmado durante la administración del ex presidente Vicente Fox, pueden ingresar al país entre 800,000 y un millón de neumáticos al año.

En esas condiciones, el mensaje para los productores locales es desalentador. Mientras que un productor nacional tiene que cumplir con la normatividad mexicana, una llanta que entra usada no pasa por ninguna norma. “Esas son las contradicciones del sistema”, dice el director de Bridgestone de México.

Continúa en siguiente hoja



Cifras de la industria indican que México recibe en total cuatro millones de neumáticos usados. “Si un neumático acabó su vida útil en un país, no resucita al cruzar la frontera”, señala con ironía Benvenuti.

El problema no se limita sólo a las llantas. También en esta industria, la debilidad del mercado interno ha derivado en el ingreso de vehículos de calidad cuestionable, lo que afecta las ventas de unidades nuevas y conduce a lo que la industria señala como competencia desleal. El creciente ingreso al país de autos y camionetas usadas de Estados Unidos, sumado al bajo nivel de confianza del consumidor dado el bajo desempeño de la economía como para gastar en bienes duraderos como es un automóvil, deriva en cifras decepcionantes de venta de vehículos nuevos. “El único punto en el cual tenemos que trabajar con el gobierno mexicano es en el crecimiento del mercado interno”, dijo Airton Cousseau, presidente y director general de Nissan Mexicana, durante su participación en el Foro FORBES.

El año pasado, más de seis de cada diez vehículos vendidos en México eran usados e importados, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Estos vehículos entran a México mediante amparos de algunos importadores y pese a una serie de reglas emitidas por el gobierno para regular la importación contemplada en el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN). El gobierno debe detener el ingreso de vehículos importados usados, demanda Cousseau.

Y en el mercado de camiones pesados ¿hay competencia? Hay mucha, pero parte de ella está fuera de todo control, señala Gustavo García, director de operaciones del fabricante de tractocamiones Kenworth Mexicana, una empresa que se queja del ingreso de camiones usados importados. Por cada diez camiones nuevos que se venden en el país, entran siete usados que son de desecho en Estados Unidos, indican datos de la Asociación Nacional de Productores de Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

Los fabricantes de vehículos de pasajeros enfrentan una paradoja: al mismo tiempo que hay un *boom* en producción de vehículos y en exportaciones desde el

país, las ventas locales no despuntan, y la base de proveedores es insuficiente para soportar la demanda de piezas de las armadoras y para cumplir con los porcentajes de contenido nacional establecido en los tratados comerciales firmados por México.

El problema no son los grandes proveedores que abastecen directamente a las plantas, en su gran mayoría extranjeros pero que tienen operaciones en México, sino los llamados proveedores de segundo y tercer nivel o Tier 1 y Tier 2, que conforman por una base amplia de empresas y que por tanto son generadoras importantes de empleo y, por tanto, de consumidores.

Aun y cuando México se ubica como el octavo productor del mundo con cerca de tres millones de unidades anuales y es considerado el cuarto mayor exportador, también es el décimo sexto mercado, con apenas promedia un millón de unidades anuales. El nivel de ventas es similar al que se registraba en México una década atrás, dice la industria.

#### EFECTO AMPLIADO

El pobre desempeño de la economía mexicana no es de ahora. De 1981 a la fecha, la tasa anual de crecimiento promedio fue de apenas 2.4%, y en los últimos 12 años fue aún menor. México tiene una economía abierta y competitiva y con fundamentos macroeconómicos estables, pero aún no ha podido dar el paso para tener un crecimiento económico, no solamente más alto, sino sostenidamente más alto, dijo en el Foro FORBES Luis Videgaray, secretario de Hacienda, quien añadió que la principal causa del bajo crecimiento de los últimos años fue la falta de reformas estructurales.

Pero aunque en los dos últimos años se aprobó un paquete de reformas —educativa, fiscal, laboral, energética, de competencia económica y de telecomunicaciones— el panorama de crecimiento económico no mejora, señala

Viorica Ghizela, economista de la Universidad de las Américas. “Suena fácil decir que las reformas serán la clave del desarrollo, pero las principales causas de este lento crecimiento económico nacional son la baja productividad laboral, los bajos niveles educativos promedio, la falta de planeación de largo plazo, la inseguridad y la corrupción. Éstas deberían ser las principales prioridades por atender, si queremos corregir el rumbo país”, señala la académica.

En la encuesta *Perspectivas de la Alta Dirección 2014* hecha en marzo pasado por la consultora KPMG, 80% de quienes respondieron a la pregunta sobre las cinco variables que México requiere para incrementar su competitividad dijeron que hace falta el combate a la corrupción y 74% señalaron la realización de las reformas estructurales. En el mismo sondeo, 8% de los consultados consideró que el desempeño del actual gobierno federal ha sido positivo para la competitividad, en tanto que 57% lo calificó de negativo y culpó de ello a la burocracia y los trámites, la inseguridad y la extorsión y, con el máximo rango (48%) a la disminución del consumo interno.

La actividad de la construcción es uno de los parámetros que miden el desempeño de la economía y por ahora las reformas no han permeado aún en los complicados procesos para la edificación de vivienda que exigen cada población, dice Germán Ahumada, presidente de la constructora Consorcio Ara. “Aunque hay industrias más competitivas que otras, lo cierto es que se ha pospuesto el crecimiento económico”, afirma el directivo.

Un factor clave para el éxito de los planes en materia de vivienda es el crédito y en este rubro los indicadores de México están rezagados en comparación con otras economías de América Latina. “Al comparar el otorgamiento de préstamos contra el PIB de un país, México tiene 25%, Brasil 44% 2 6

Continúa en siguiente hoja

y Chile esta por arriba del 80%", acepta Alejandro Valenzuela, director general de Grupo Financiero Banorte, también participante en el Foro, aunque agregó que el nuevo marco financiero abre la posibilidad de una mayor penetración del crédito.

El sector financiero, en el que participan 50 instituciones, ocho de ellas con presencia nacional, atribuye el rezago a que los procedimientos legales para la recuperación crediticia inciden en las altas tasas de interés. "Para competir correctamente, el sistema judicial deja mucho que desear, por ejemplo: para recuperar un crédito hipotecario en problemas, nos lleva de tres a cinco años", dijo Valenzuela.

En otros sectores no hay un argumento que dar. Es el caso de las telecomunicaciones y la radiodifusión, que por años trató de regular la Comisión Federal de Competencia (CFC), sin éxito. En diversas ocasiones trató de declarar a Telmex y Telcel con poder sustancial de mercado, pero las filiales de América Móvil peleaban y ganaban en tribunales las decisiones de este regulador –incluso, se impuso una "megamulta" por 11,989 MDP a Telcel, que finalmente se cambió por cinco compromisos que la empresa debía cumplir.

En materia de radiodifusión, la CFC permitió la concentración en el mercado de televisión por cable, de manera que Televisa pudo comprar diversas empresas de este segmento a cambio de ciertas reglas impuestas por la Comisión, y validó la fusión Televisa-Iusacell que estuvo vigente hasta septiembre pasado, cuando Televisa revendió su 50% de la telefónica a Grupo Salinas.

Por estas ineficiencias, la reforma en telecomunicaciones decretada hace año y

medio decidió que la regulación de competencia económica en telecomunicaciones y radiodifusión pasara de la Comisión Federal de Competencia Económica (CFCE) al Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), y se crearon tribunales especializados en competencia, telecomunicaciones y radiodifusión.

Las reformas en telecomunicaciones llevadas a cabo por actual gobierno confrontan con problemas existentes en el sector, dice Andrew Wyckoff, director de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Sin embargo, aún falta tiempo para ver resultados concretos de la aplicación de las nuevas leyes que moverán al mercado.

Siempre y cuando la ley se aplique de manera correcta, la reforma en telecomunicaciones tendrá efectos positivos "en cuanto a mayores inversiones del sector privado, por la existencia de un mayor nivel de competencia, y traerá reducción en las tarifas, eso es imprescindible para el

desempeño del sector y va a traer efectos de cascada en la productividad del sector y economía en general", considera Beñat Bilbao, director asociado y economista senior del Centro para la Competitividad Global del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés).

Bilbao agrega que el nuevo marco jurídico debe fomentar la competencia en telecomunicaciones, pues de esto depende un incremento en la productividad del resto de los sectores de la economía, ya

que las telecomunicaciones son un sector transversal que forma parte de todas las industrias, de ahí la importancia de que se logren los avances que requiere el país en ésta materia.

Competencia y Competitividad van de la mano, coincide Sergio F. Ruiz Olloqui, presidente de la Fundación de Investigación del Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas (IMEF), pues entre mayor sea el número de competidores tratando de satisfacer alguna necesidad de la población, esta competencia hace que los distintos agentes sean más competitivos.

Un componente importante para elevar la competitividad del país es corregir la falta de estado de derecho, entendido como la capacidad del Estado para aplicar la ley, principalmente en lo relativo a la corrupción y la inseguridad, señala Viridiana Ríos, presidenta de la organización civil México ¿cómo vamos?, un *think tank* mexicano.

México cayó en dos de los índices de competitividad más importantes del mundo: el del Foro Económico Mundial, con una caída de seis posiciones, y en el del Doing Business 2014 del Banco Mundial, con una baja de dos posiciones.

"La competitividad del país está estancada de manera alarmante y ello explica en gran parte la falta de crecimiento de nuestra economía", agrega Ruiz Olloqui. La falta de protección a los derechos de propiedad, la falta de confianza en los políticos, la regulación excesiva e inadecuada, la criminalidad y elevados índices de burocracia, corrupción e impunidad, impactan en la confianza de los inversionistas y en la competitividad del país, concluye el directivo del IMEF. F

CON LA COLABORACIÓN DE CARLA MARTÍNEZ

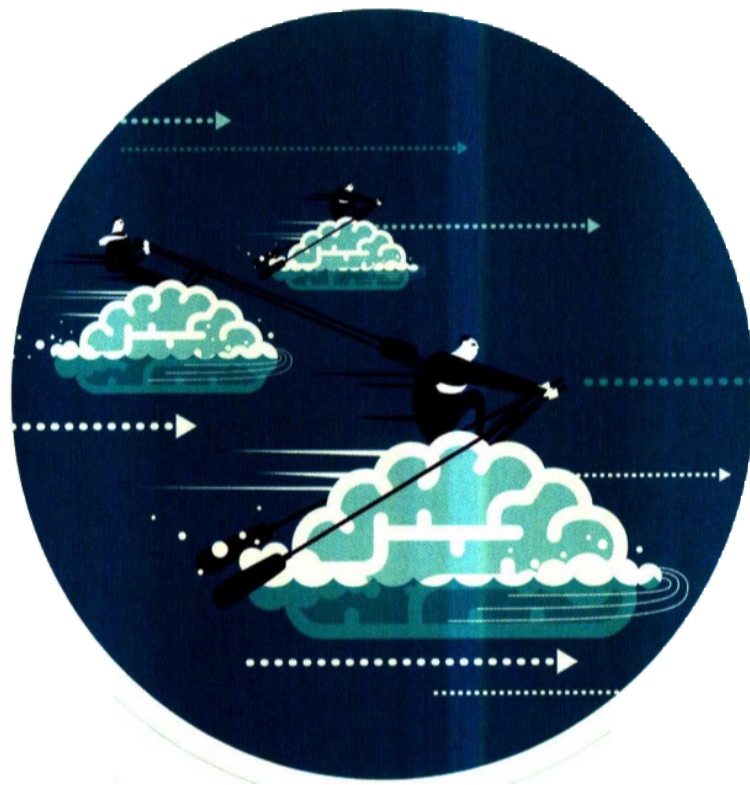
Fecha 30.10.2014	Sección Revista	Página 186-190
---------------------	--------------------	-------------------



Aunque hay industrias más competitivas que otras, lo cierto es que se ha pospuesto el crecimiento económico: Germán Ahumada, CEO de Consorcio A.M.

Continúa en siguiente hoja

Fecha 30.10.2014	Sección Revista	Página 186-190
---------------------	--------------------	-------------------



Continúa en siguiente hoja

